notiziario della SAT DLF Udine

Numero 5 Anno 2 (2) Maggio 1997

Lo scalo di Cervignano

Lo scalo ferroviario di Cervignano è finalmente divenuto operativo lo scorso 27 gennaio dopo ben 36 anni di gestazione. Infatti si cominciò a parlare di questa struttura all'inizio degli anni '60, ma solo nel 1974 furono stanziati, con la legge 377, 20 miliardi per i primi interventi e per gli espropri. Nel 1979, con il DM 2836, si approvò la realizzazione della stazione di smistamento di Cervignano e si diede inizio alla prima fase dei lavori. Nel 1981, con la legge 17, vennero stanziati ulteriori finanziamenti. Ma nel 1989 il cantiere venne chiuso per cause tecniche e per il solito taglio ai finanziamenti per le ferrovie. Numerose furono le proteste e le battaglie politiche ed amministrative, che sono poi continuate fino alla riapertura del cantiere avvenuta nel 1993. Con la ripresa dei lavori sono stati erogati gli ultimi finanziamenti. Fino ad oggi si è raggiunta la somma di 480 miliardi. Quando sono stati riavviati i lavori si è dovuto purtroppo constare che i soliti vandali avevano danneggiato pesantemente le infrastrutture già realizzate. Infatti si sono dovuti sostituire tutti gli infissi degli edifici di servizio e del deposito locomotive, con un costo supplementare di un miliardo.

I lavori per la realizzazione dello scalo hanno anche comportato la ristrutturazione di tutte le linee ferroviarie della zona. In particolare è stata rivista la disposizione dei binari delle stazioni di Cervignano e Torviscosa, mentre la stazione di Strassoldo è stata spostata e ricostruita a fianco dello scalo. Inoltre ci sono state delle rettifiche di tracciato e la sopraelevazione su viadotto dell'ingresso a Cervignano delle linee provenienti da Udine e Venezia, questo per eliminare alcuni passaggi a livello.

Lo scalo occupa una superficie di un milione di metri quadri ed ha uno sviluppo di 120 km di binari. Il fascio arrivi è composto da 13 binari di 700 metri che confluiscono sulla sella di lancio e da 6 binari, sempre di 700 m, per i treni di container; il fascio direzioni è dotato di 4 fusi di 8 binari ciascuno lunghi 800 m; il fascio partenze comprende 10 binari lato Tarvisio e 9 binari lato Venezia-Trieste, tutti lunghi 700 m. Inoltre è dotato di 8 binari accessori e di 2 binari per la circolazione delle locomotive. I deviatoi sono 350, 78 i semafori e 283 le marmotte. La sala operativa è stata realizzata al secondo piano della palazzina "comando" ed è dotata di 2 pannelli luminosi per la predisposizione degli itinerari e degli instradamenti dei convogli.

L'officina ha una potenzialità di riparazione di 700 rotabili al mese.

Tutto lo scalo a pieno regime occuperà 300 dipendenti che saranno trasferiti dagli altri scali regionali che saranno chiusi a seguito dell'apertura di quello di Cervignano.

La potenzialità dell'impianto sarà a regime (giugno 1998) di 130 treni smistati al giorno - 65 in arrivo e altrettanti in partenza - per un totale di 1800 - 2000 carri.

Nei primi due mesi di esercizio la movimentazione è stata di 5 convogli in arrivo ed altrettanti in partenza al giorno per permettere la calibratura dell'impianto e perché l'ingresso poteva avvenire solo dalla stazione di Torviscosa; in seguito è stato completato l'allacciamento con quella di Cervignano ed ora è in corso quello lato Palmanova. In futuro si prevede il raddoppio della ferrovia Cervignano-Udine in quanto questa linea dovrà sostenere tutto il traffico dei treni merci da e per la Pontebbana.

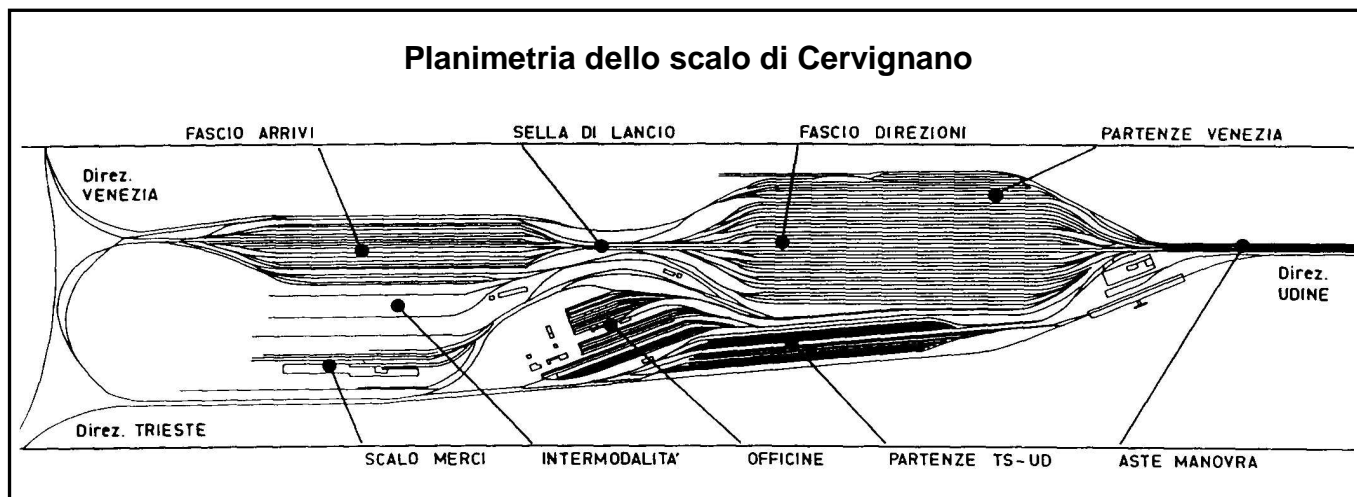
Attualmente vengono movimentati 24 convogli al giorno, che diventeranno 60 entro la fine dell'anno.

Le operazioni nello scalo: il treno in arrivo dall'Austria, dai paesi dell'est e dal territorio nazionale viene accolto nel fascio arrivi; viene preparata la lista di taglio e la lista di lancio, quindi vengono scartati i veicoli guasti o che effettuano trasporti particolari; a questo punto il materiale viene avviato alla sella di lancio che ha un'altezza di 5 metri rispetto al piazzale ed ha una rampa d'accesso di 350 m con una livelletta del 18 per mille e una livelletta del 39 per mille sulla rampa d'uscita. La discesa dei carri verso il fascio direzioni è regolata da tre stadi di frenatura elettronica che garantiscono l'accostamento dei carri a quelli in sosta con velocità zero: questo sistema è denominato tiro a segno. A questo punto il convoglio così formatosi verrà tolto dal fascio direzioni e portato sul fascio partenze dove è pronto per essere avviato a destinazione.

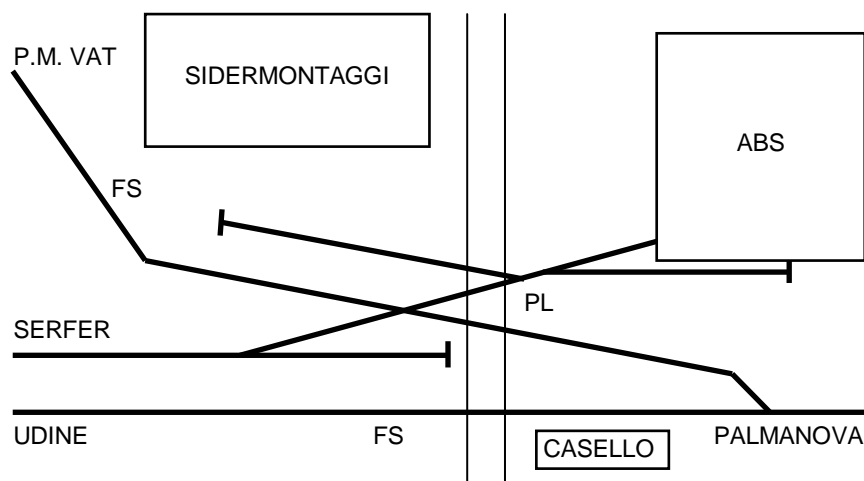
Il tutto è regolato da un sistema computerizzato formato da un server (costituito da 2 calcolatori collegati in parallelo e da un gruppo di continuità per l'alimentazione in caso di interruzione dell'energia elettrica) e da 24 terminali periferici; inoltre il personale ha disposizione 8 computer portali palmari per la spunta nel piazzale.

Sono stati infine avviati i lavori di costruzione dell'interporto Alpe-Adria per il trasporto intermodale che sarà allestito all'interno dello scalo di Cervignano. Si poseranno i 3 binari operativi e si costruirà la palazzina uffici. In seguito sarà realizzato il piazzale autotreni, l'officina e una palazzina direzionale. L'interporto avrà due accessi: da nord a Muscoli e a sud dalla SS 14. Si prospetta anche la costruzione di un raccordo con il casello autostradale di Palmanova.

Per concludere segnaliamo che lo scalo di Villach-Süd in Austria, che ha una consistenza analoga pur occupando un terzo della superficie, è stato iniziato nel 1979 ed è divenuto pienamente operativo nel 1990, ma già nel 1984 aveva cominciato a funzionare il terminal intermodale.

Claudio Canton

Lavori sulla linea di cintura di Udine P.M. Vat - Cargnacco

Proseguono i lavori sulla linea di cintura udinese destinata a collegare il Posto di Movimento Vat posto sulla linea Udine-Tarvisio con la linea Udine-Palmanova che porta allo scalo di Cervignano e che eviterà il transito dei treni merci nella stazione di Udine.
La posa dei binari è stata completata su quasi tutta la tratta; mancano oltre al raccordo definitivo con la linea Udine-Trieste, i pochi metri di binario all'altezza dell'incrocio stradale di Paparotti che interessa le statali per Cervignano-Grado e per Gorizia-Trieste. Il completamento dell'opera avverrà al termine dei lavori di modifica della viabilità stradale che comporta, tra l'altro, la costruzione di alcuni cavalcavia con relativi svincoli.
Già completo invece l'allacciamento alla linea Udine-Palmanova-Cervignano che avviene all'altezza del passaggio a livello della Z.I.U. (Zona Industriale Udinese) di Cargnacco. La nuova linea viene va ad incrociare a raso il raccordo che porta all'acciaieria ABS e che è gestito dalla SERFER (ex CTF). L'incrocio lato SERFER è protetto da due tronchini di sicurezza, mentre la protezione lungo la linea FS è garantita dalla segnalazione di prima categoria che protegge anche l'innesto con la linea principale. Oltre ai segnali è stata già posata la linea aerea.
Le infrastrutture della linea di cintura sono state predisposte per ospitare il doppio binario, ma a causa della solita carenza di fondi per il momento ne è stato posato solo uno!

Marco Miconi

Schema della situazione all'innesto di Cargnacco.

Locomotive a vapore

La locomotiva 880.051, rientrata a Udine dopo la lunga permanenza in fiera a Pordenone, è stata oggetto di nuove riparazioni. Infatti al momento del suo sollevamento con una gru dal tronchino su cui era posizionata per essere trasferita su un carrello stradale si era verificata un'uscita degli assi dalla propria sede. La locomotiva era stata così trainata a Udine sollevata e sottoposta alle necessarie riparazioni; inoltre ci si accorgeva che c'erano alcune perdite d'acqua dovute al fatto che era stata lasciata esposta al gelo di questo inverno piena d'acqua. A questo si è rimediato con alcune saldature. In seguito la 880 ha effettuato una corsa prova il 14 marzo e dopo alcuni giorni è stata trasferita a Trieste dove ha partecipato ad alcune riprese cinematografiche per un film ambientato in Inghilterra (!) che narra i momenti precedenti l'imbarco dei passeggeri sul Titanic. La 880.051 è stata poi brevemente esposta durante la manifestazione Hobby Sport e Tempo Libero in fiera a Udine. Infatti il suo rientro al deposito è avvenuto prima del previsto poiché tale manifestazione è stata sospesa a causa del non ancora completo adeguamento alle norme di sicurezza del quartiere fieristico.
Anche la 740.108 ha partecipato alle riprese del film a Trieste, dove è stata trainata sbiellata a causa del pericolo d'incendi per la siccità. Per il suo rientro a Udine si è attesa la pioggia.

R. Chiandussi/
L. Toneguzzo/ C. Pravisano/
C. Canton/R. Vassilich

Campagne promozionali con il treno

L'ETR 500 è finalmente arrivato a Udine. Addirittura i convogli presenti il 4 marzo erano due: uno normale, l'altro pubblicitario. Infatti quest'ultimo era stato noleggiato dalla ditta Thomson (produttrice di televisioni, videoregistratori, telecamere, ecc) ed utilizzato come mostra itinerante. Il convoglio composto da 2 motrici e 9 carrozze era quello sperimentale e cioè l'ETR 500 Y Romolo colorato in blu (esclusa la motrice 001 che conservava la sua livrea originale) con molte stelle a rappresentare un cielo notturno e con varie scritte inerenti il treno e con lo slogan "Thomson 97 train", nome della campagna pubblicitaria. E' stato esposto sul primo binario tutto il giorno, mentre l'esposizione interna era visitabile dal pubblico dalle 12.00 alle 22.00.
Il 12 aprile invece era presente, sempre sul primo binario e con gli stessi orari, il treno pubblicitario della Bosch (utensili elettrici). Questa volta si trattava dell'Arlecchino dipinto in verde/blu con le testate in livrea rossa.
D. Carlutti/C. Canton

Transiti di treni speciali

L'8 febbraio al mattino presto sono transitati per Udine 2 treni speciali diretti a Venezia per il carnevale. Uno era composto da 15 carrozze cuccette delle ZSR, da una carrozza ristorante ÖBB color marrone/avorio e da 2 bagagliai/generatori ÖBB posizionati rispettivamente in testa ed in coda al convoglio. L'altro era composto da 11 carrozze ÖBB. I treni sono ripassati per Udine in serata. Denis Carlutti

Il 23 aprile è transitato per Udine il l'Orient Express VSOE diretto verso l'Austria. Roberto Vassilich

Il giorno 26 aprile alle ore 12.30 è giunto a Gorizia C.le un treno straordinario proveniente da Knittelfeld, località nei pressi di Bruck a. d. Mur in Austria, e diretto a Venezia. Il convoglio, quasi interamente in colorazione verde, era formato da 14 vetture a carrelli ÖBB del tipo svizzero Schlieren e del tipo austriaco degli anni '50, più un bagagliaio generatore a due assi.
Esso, dopo aver percorso la linea transalpina, è arrivato sul primo binario della stazione di Gorizia C.le proveniente da Nova Gorica al traino di una doppia trazione di D 345 FS del deposito di Udine. Il treno ha quindi sostato per circa mezz'ora nella stazione dove i viaggiatori hanno ricevuto l'accoglienza da parte di un gruppo folcloristico e dai membri del Comitato per i 90 anni della Transalpina.
Infine il convoglio ha proseguito il suo viaggio via Ronchi-Cervignano trainato dalla locomotiva elettrica FS E 626.238 del museo di Trieste C. M..
Il giorno dopo il treno speciale è rientrato in Austria lungo la linea Venezia-Udine-Tarvisio. La trazione del convoglio sul tratto Gorizia-Venezia-Udine avrebbe dovuto essere effettuata dalla locomotiva a vapore 740.108, ma ciò non è avvenuto a causa della sospensione dell'uso di tali macchine per la siccità. Per ironia della sorte il viaggio di ritorno è avvenuto sotto la pioggia.
L. Montagner/R. Chiandussi

Notizie flash

Il 3 marzo era presente al deposito locomotive di Udine la E 636.284 (detta Camilla). Questa locomotiva, che ha la particolarità di essere l'unica del suo gruppo con le cabine ristrutturate, è spesso presente sulle linee della nostra regione pur essendo assegnata al DL di Livorno.
Inoltre essa è stata revisionata qualche anno fa dalle officine di Udine.
Denis Carlutti

La carovana del Circo Americano, che si è esibito a Udine nel periodo Pasquale, è giunta in città su un convoglio ferroviario. L'unica differenza con il convoglio del Circo Krone riprodotto dalla Roco in scala H0 era nel colore dei carrozzoni: quelli del Circo Americano sono rossi. Valter Paoluzzi

Dopo molti anni si sono rivisti dei carri merci in stazione a Cividale: il 14 marzo nello scalo erano presenti tre carri Gabs delle FS. Roberto Chiandussi

E' stata decretata la chiusura della ferrovia Carnia-Tolmezzo, attualmente gestita come raccordo industriale, a causa della mancata esecuzione dei lavori di manutenzione da tempo programmati. Forti proteste si sono levate dai rappresentanti della zona industriale di Tolmezzo e principalmente dalla cartiera che si vedrà ora costretta ad approvvigionarsi del cloro necessario alle sue lavorazioni con il trasporto su gomma incrementando il già pesante traffico sulla statale 52 ed aumentando il rischio di disastro ecologico in caso di incidenti. Infatti nel malaugurato caso di tale evenienza si dovrebbe sgomberare dalla popolazione una buona parte dei paesi limitrofi al luogo dell'incidente. Claudio Canton

Sono stati consegnati i finanziamenti al consorzio Ausa Corno per il secondo lotto di lavori per l'ampliamento dei raccordi di Porto Margharet a Porto Nogaro. Il finanziamento di tre miliardi e trecento milioni permetterà la costruzione di un terzo binario sulla banchina di attracco e di due nuovi fasci di binari, uno esterno al porto ed uno interno che servirà i futuri magazzini portuali. I lavori, appaltati alla Corac Fer srl di Casale sul Sile, dovranno essere consegnati entro un anno. Paolo Zuliani

Il traghetto FS Mongibello è in demolizione a S. Giorgio di Nogaro presso l'apposito bacino. Il traghetto prestava servizio sullo stretto di Messina. Paolo Zuliani

Il Consiglio comunale di S. Pietro al Natisone ha proposto il prolungamento della Ferrovia Udine-Cividale fino al proprio comune. Inoltre propone il suo collegamento a Most na Soci (S. Lucia di Tolmino) con la linea Nova Gorica-Jesenice (la Transalpina). Si riparla così della Cividale-Caporetto, che diventerebbe oggi una ferrovia internazionale.
Claudio Canton

Tra il 12 e il 16 giugno sarà effettuato il treno dell'UNITALSI (il treno violetto) per i pellegrini che si recano a Lourdes. Sono possibili composizioni pesanti comprendenti veicoli rari. L'anno scorso è stata segnalata una carrozza ospedale SNCF.

ERRATA CORRIGE. Nell'articolo "Siti fotografici" pubblicato sul N° 4 nel punto in cui si parla del sito presso il ponte sul Fella che è fotografabile da 2 angolazioni, nell'angolazione B, invece di "la stessa inquadratura è interessante anche all'inverso ....." si deve leggere "la stessa inquadratura è interessante anche d'inverno ....."

Videocassetta: 150 anni di ferrovie in Slovenia

ovvero come recensire un filmato abbinandolo
alla storia di alcune locomotive

In occasione del 150-enario delle ferrovie in Slovenia il 1º giugno 96 si è svolta a Celje una parata di locomotive come ormai vuole una tradizione ormai consolidata in tutta Europa tranne che in Italia.
In una giornata soleggiata tra il pubblico accorso numeroso alla manifestazione c'erano anche dei nostri soci muniti di telecamera, grazie ai quali possiamo anche noi godere lo spettacolo della parata alla quale hanno partecipato le amministrazioni ferroviarie di mezza Europa.
Il video della durata di un ora è montato a mio parere molto bene, le immagini sono di buona qualità. L'inizio è supportato da un brano musicale molto indovinato, seguito da un commento letto dalla moglie di un nostro socio con voce ben impostata.
Strutturalmente il filmato è diviso in due parti: la prima mostra vari convogli in attesa della sfilata (tra cui l'ETR 470, o le locomotive SZ di costruzione francese). Nella seconda parte del video si vede la parata vera e propria.
Il sonoro, tranne che per la breve parte iniziale, è quello naturale ovvero la musica diffusa dagli altoparlanti e la voce dello speaker ufficiale, altri commenti sono in italiano da parte di alcuni spettatori nostri connazionali, di cui uno piuttosto curioso.
Non manca un lancio di paracadutisti da un biplano di costruzione russa con atterraggio a poche decine di metri dalla linea aerea. Un impressione particolare suscita il vedere macchine di diverse amministrazioni sotto la linea aerea di tipo italiano.
Piuttosto che fare un arido elenco delle locomotive che hanno preso parte alla sfilata, preferisco fare delle note sulle macchine che, appartenendo alle stesse classi di quelle presenti a Celje, hanno prestato servizio in Italia soprattutto come prede belliche, in quanto nessuna delle macchine che ha sfilato ha prestato servizio nelle FS.
Durante la sfilata le macchine passano una per volta davanti al pubblico, sul video per oggi macchina compare una didascalia che ne permette l'identificazione.
Le prime due macchine che aprono la sfilata sono la 718 slovena e la 671 della Graz Köflacher Bahn GKB, entrambe appartenevano alla classe 29 della Südbahn che, tra l'altro eserciva la linea di Celje, allora chiamata Cilli. Le due macchine di costruzione StEG sono state costruite rispettivamente nel 1860 e nel 1861, appartengono ad una serie di 204 esemplari costruiti per i servizi merci e locali delle SB.
26 unità catturate in seguito agli avvenimenti del 1º conflitto mondiale prestarono servizio presso le FS come gruppo 193; furono tutte demolite entro il 1928.
Altre esponenti delle prede belliche sono la 556 3115 GKB e la 25 005 slovena che nelle FS furono rappresentate dai gruppi 728 e 729.
Entrambe di costruzione austriaca appartenevano alle classi 270 e 170 e prestarono servizio sia sulle meridionali sia sulle KKStB per quanto riguarda le 170.
In Italia le 729 costituirono un nucleo di 116 unità tutte demolite entro il 1958.
La classe 728 di soli 35 esemplari immatricolati FS sparì dai nostri binari nel 1960, ma alcuni esemplari dovettero essere già ceduti alle ferrovie jugoslave in seguito dei trattati di pace del 1946; tra questi la 25 002 che in seguito è ritornata in Italia al museo di Trieste Campo Marzio ove è in corso il suo restauro funzionale con l'originale numero 728 022.
Ora è la volta della 91 107 di proprietà del gruppo austriaco B&B, apparteneva in origine alle Imperial Regie Ferrovie dello Stato Austriaco KKStB. Erano macchine diffuse anche nelle piccole ferrovie locali: difatti furono usate sulla Monfalcone-Cervignano-Grado gestita dalle Ferrovie Friulane. Probabilmente furono catturati su questa linea i 5 esemplari entrati a far parte delle FS nel gruppo 877; l'ultima ad essere radiata fu la prima della classe nel 1950.
Appartenenti alla classe 109 della Südbahn sono la 109 13 ÖBB, la 03 002 delle Ferrovie Slovene e la 109 109 delle Ferrovie Ungheresi MAV. Quest'ultima, a dire il vero appartiene a un lotto di nove macchine costruite appositamente per la rete ungherese, leggermente diverse dalle 44 locomotive costruite per la meridionale. La locomotiva ÖBB è stata costruita alle WrN nel 1912, mentre la macchina ora appartenente alle SZ risale all'anno seguente ed è opera delle officine di Florisdorf. Le FS ebbero in carico 13 macchine di questo tipo, immatricolate come gruppo 653, vennero radiate entro il 1940.
A rappresentare le HZ, Ferrovie Croate, era presente un altra vecchia conoscenza del parco di preda bellica italiano, la 22 077 di costruzione ungherese ed immatricolata nel gruppo 683 (da non confondere con le varie versioni della 685 nostrana). Composto in Italia da 14 unita questo gruppo scomparve nel 1938. L'esemplare presente al museo di Trieste Campo Marzio in realtà non ha mai fatto parte del parco italiano ma bensì a quello iugoslavo. Per questo la macchina del museo ha il progressivo 015.
La 33 037 rappresenta le mitiche Krieglokomotiv tedesche, le BR 52 presenti in tutte le amministrazioni europee che hanno subito l'occupazione tedesca durante la 2ª guerra mondiale; anche le FS le usarono nel periodo appena successivo alla fine del conflitto. I 35 esemplari distaccati a Udine e a Verona non furono mai immatricolati nel parco statale e già nel 1949 furono restituiti alle ferrovie austriache. Di queste macchine sopravvive tutt'oggi la 52 3816 del deposito di Lienz.
A conclusione della sfilata sono transitati i due E 626 del museo di Trieste il 238 (atto) e il 059 in colorazione grigio pietra. Diciassette di queste macchine furono preda bellica iugoslava, consegnate in seguito al trattato di pace alla fine del 1946. Entrate a far parte delle SZ dopo l'indipendenza della Slovenia sono tuttora conservate nelle officine di Lubiana.
Il video termina con un'immagine della 718 slovena sotto la linea aerea di tipo italiano. Sembra ricordare le occasioni perse a casa nostra. Ed anche a Celje le FS non erano ufficialmente rappresentate, nessuna macchina a vapore è giunta ai festeggiamenti ufficialmente per difficoltà tecniche che però non hanno scoraggiato le altre amministrazioni presenti.....
La videocassetta è disponibile presso la sede del nostro gruppo.

Denis Carlutti

La stazione di MARCOVI' in scala N
(1ªparte)

Cosa si può fare in uno spazio di 2x2 metri? Sicuramente nella scala HO solo un bel diorama, nella scala N, invece, ho potuto realizzare un plastico composto da tre moduli che misurano rispettivamente 175x75, 100x75 e 40x80 cm. Unendoli, tramite dei bulloni, il plastico prende la forma di U.
La passione per questa scala risale ancora ai tempi della mia infanzia, tanto è vero che possiedo ancor oggi il mio primo plastico iniziato 27 anni fa, ma rimasto incompleto. Dopo molto tempo fu per caso che ripresi in mano questo mio vecchio plastico, facendomi così venire il desiderio di terminarlo e rifinirlo. Da quel momento pensai sempre più spesso alla possibilità di costruirne un altro se ne avessi avuto lo spazio disponibile.
Così cinque anni fa il via al primo modulo. Per un certo periodo di tempo pensai al progetto e a cosa fare effettivamente sul plastico; questo non è stato facile, anche perché non è possibile fare tutto quello che si vuole in uno spazio disponibile limitato e pertanto ho dovuto scartare diverse idee. Così alla fine ho pensato di fare un'ambientazione alpina con una stazione di confine, in modo da poter far correre anche materiale rotabile di altre amministrazioni ferroviarie, questo dovuto al fatto che i modelli italiani in scala N si contano sulle dita, anche se ultimamente sembra che qualcosa sul mercato si stia muovendo. Con la speranza perciò che prima o poi qualcuno si decida a realizzare qualche locomotiva FS, ho pensato bene di fare il segnalamento italiano ed è qui che il nostro socio Massimo Tavagnacco è stato per me un valido aiuto. Infatti oltre che costruire semafori in scala H0, è riuscito, nonostante le ridotte dimensioni, a costruirmi diversi semafori per il mio plastico, tut-ti funzionanti per mezzo di led. E se non fosse stato per lui i vari tronchini, deviatoi, sganciavagoni e semafori, le decine di metri di cavo usate, i numerosi interruttori installati e anche per i due bei quadri di comando che mi ha costruito, tutto il mio lavoro sarebbe stato solamente un bel diorama, altro che fascino dei biellismi nel deposito e nello scalo merci! Con il suo aiuto, ho potuto modificare subito qualche errore fatto nella progettazione del circuito, che altrimenti avrebbe comportato qualche problema in seguito. Nonostante qualche rompicapo siamo rimasti entrambi molto soddisfatti di tutto il lavoro svolto e del funzionamento finale.
Onde evitare danneggiamenti dovuti alla pulizia dei binari, ho deciso, almeno per il momento, di non fare la catenaria, cosa fattibile eventualmente anche in seguito, perciò ho ritenuto opportuno scegliere un'ambientazione anni '60 con le ultime locomotive a vapore in circolazione e le prime macchine diesel che cominciavano a circolare.
Il lavoro più impegnativo dopo aver progettato il circuito è stato quello di dipingere ed invecchiare tutti gli edifici e i particolari del plastico, questo ha richiesto anche diverse mani di colore, perché oltre alle tinte di base come fondo, ho cercato di riprodurre la ruggine e lo sporco facendole colare molto diluite. I binari però meritano un discorso a parte, con infinita pazienza gli ho dipinti uno alla volta di color ruggine con un pennellino 0-3. Come armamento ho deciso di usare il sistema con massicciata incorporata, ciò mi ha permesso di evitare di mettere il ghiaino fra le traversine, con conseguente risparmio di tempo e difficoltà data la notevole riduzione della scala N. Ho poi utilizzato del ghiaino finemente setacciato per raccordare tutti i bordi esterni dei binari, il tutto è stato dipinto con della ruggine molto diluita.
Il circuito principale si compone di una linea a doppio binario che forma il classico ovale. La maggior parte della linea è nascosta tra le montagne, mentre la parte visibile è la stazione che occupa la zona centrale del plastico. Da essa si dirama una linea secondaria a binario unico che sale tramite una rampa in galleria, oltrepassa un ponticello e continua a salire fra i boschi giungendo infine al viadotto in curva e al ponte che sovrasta la linea principale. La linea poi continua in galleria ed è qui che finisce il primo modulo. La stazione è a tre binari con pensilina centrale, da qui partono tre tronchini, uno per lo scalo merci, uno per il deposito delle locomotive a vapore e uno generico per lo stazionamento di carri e carrozze.
Utilizzando diversi edifici rottamati ho potuto modificare il fabbricato viaggiatori aggiungendo i wc che mancavano, ho costruito un magazzino a fianco dello scalo merci e anche un piccolo bar di fronte alla stazione. Anche se questo lavoro è stato molto lungo, oltre che risparmiare sui costi del materiale, ho avuto la soddisfazione di fare qualche cosa di diverso e di unico. In stazione troviamo anche altri fabbricati quali la torre per l'acqua, due baracche per attrezzi e un posto di blocco segnaletico, nonché accessori come la carbonaia, la sabbiera e le pompe dell'acqua.
Nella realizzazione dei rilievi fra le tante possibilità, ho scelto quella del polistirolo perché molto leggero e facile da sagomare. Ho usato perciò dei fogli di polistirolo di 5 cm, i quali dopo essere stati sagomati con l'apposito archetto elettrico sono stati incollati uno sopra l'altro fino all'altezza da me desiderata. Poi con un saldatore elettrico e un po' di fantasia ho modellato il polistirolo facendo sentieri, rocce e altipiani. Alla fine tutto è stato colorato con delle tinte opache e decorato con le solite polveri e sabbie che si trovano in commercio.
Ho continuato così con le strade, la loro segnaletica e illuminazione, con gli edifici, i quali sono stati predisposti per essere illuminati e con moltissimi altri accessori che hanno impreziosito il plastico. Con i personaggi poi, mi sono anche divertito, perché ho voluto creare delle scenette spiritose di vita quotidiana.
Tutto questo lavoro è durato più di due anni. Sinceramente all'inizio non pensavo di fare quello che ho fatto, ma si sa, i particolari richiedono molto tempo, ed è per questo che devo anche ringraziare mia moglie per la pazienza che ha avuto nei miei riguardi e anche per l'aiuto e i consigli che spesso mi ha dato nel realizzare questo mio lavoro. Mi è sembrato perciò simpatico dedicarle il nome della stazioncina di montagna del secondo modulo che vi descriverò prossimamente su "il tender".
Ora con l'arrivo della bella stagione penso già di fare un servizio fotografico. Nel frattempo, come hanno già fatto alcuni soci, se volete vedere il mio plastico potete sempre contattarmi personalmente a casa o durante le riunioni in carrozza. Marco Vidoni

Con la caduta del muro di Berlino ci sono stati molti cambiamenti nella geografia mondiale. Molti stati sono diventati indipendenti, altri si sono divisi, la Germania si è riunificata.
Tutto questo ha comportato la nascita di nuove amministrazioni ferroviarie. Così ci si trova spesso in difficoltà nel capire dalla sigla e dal codice UIC di quale ferrovia faccia parte un determinato rotabile, perciò pubblichiamo una tabella aggiornata delle varie amministrazioni statali e delle compagnie private.

Le amministrazioni ferroviarie

AMMINISTRAZIONE	SIGLA	CODICE UIC
FERROVIA GYÖR-SOPRON-EBENFURT	GYSEV	43
FERROVIA LOCALE DI BUDAPEST	BHEV	44
FERROVIE PRIVATE SVIZZERE	SP	62
FERROVIE DELLE ALPI BERNESI	BLS	63
FERROVIE NORD MILANO	FNM	64
FERROVIA DEL RJUKAN	RJB	65
COMPAGNIA INTERNAZIONALE VAGONI LETTO	CIWL	66
COMPAGNIA DELLA BENTHEIMER EISENBAHN E DELLA AHAUS ALSTÄTTER EISENBAHN	AAE	68

STATO	SIGLA	CODICE UIC
ALBANIA	HSH	41
ALGERIA	SNTF	92
AUSTRIA	ÖBB	81
BELGIO	SNCB/ NMBS	88
BIELORUSSIA	BC	21
BOSNIA-ERZEGOVINA	BiH	-
BULGARIA	BDZ	52
CINA	KDZ	33
COREA DEL NORD	KRZ	30
COREA DEL SUD	KNR	61
CROAZIA	HZ	78
CUBA	FC	40
DANIMARCA	DSB	86
ESTONIA	EVR	26
EGITTO	ER	90
FINLANDIA	VR	10
FRANCIA	SNCF	87
GERMANIA	DB	80
GIAPPONE	JNR	42
GRECIA	CH	73
GRAN BRETAGNA	BR	70
(NORD IRLANDA)	(NIR)	(70)
IRAN	RAI	96
IRAQ	IRR	99
IRLANDA	CIE	60
ISRAELE	IR	95
ITALIA	FS	83

STATO	SIGLA	CODICE UIC
JUGOSLAVIA	JZ	72
LETTONIA	LDZ	25
LIBANO	CEL	98
LITUANIA	LG	24
LUSSEMBURGO	CFL	82
MACEDONIA	MZ	78
MAROCCO	ONCFM	93
MOLDAVIA	CFM	-
MONGOLIA	MTZ	31
NORVEGIA	NSB	76
OLANDA	NS	84
POLONIA	PKP	51
PORTOGALLO	CP	94
REPUBBLICA CECA	CD	54
ROMANIA	CFR	53
RUSSIA	RZD	20
SIRIA	CFS	97
SVEZIA	SJ	74
SVIZZERA	SBB/CFF/FFS	85
SLOVACCHIA	ZSR	56
SLOVENIA	SZ	79
SPAGNA	RENFE	71
TURCHIA	TCDD	75
TUNISIA	SNCFT	91
UCRAINA	UZ	22
UNGHERIA	MAV	55
VIETNAM	DSVN	32

La Video 90 del nostro socio Giampaolo Piovan ci comunica che in maggio uscirà la videocassetta "I treni del Cadore" con le immagini della Ferrovia delle Dolomiti Calalzo-Cortina riprese prima della chiusura di questa linea da Evaldo Gaspari e della Ponte nelle Alpi-Calalzo con le 743 realizzate da Giorgio Vedovato; inoltre saranno inseriti filmati dei treni speciali effettuati negli ultimi anni su quest'ultima linea. Le cassette si possono prenotare in carrozza, dove saranno poi disponibili alla loro consegna.

CEDO plastico ferroviario in scala H0 riproducente una stazione in stile italiano; ambientazione anni '60; dimensioni 540 x 65 cm (3 moduli), completo di pannello di comando. Giorgio Botti, tel. 0432 523146.

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

Allegato al Supplemento del N° 1- Febbraio 97 di Cronaca e Cultura
Periodico del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Aut. Trib. di Udine N° 9/94 del 21/06/94
Distribuzione gratuita - Sped. a.p. comma 27 art. 2 legge 549/95
Poste Italiane EPE filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Direttore esecutivo: Marco Miconi

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio